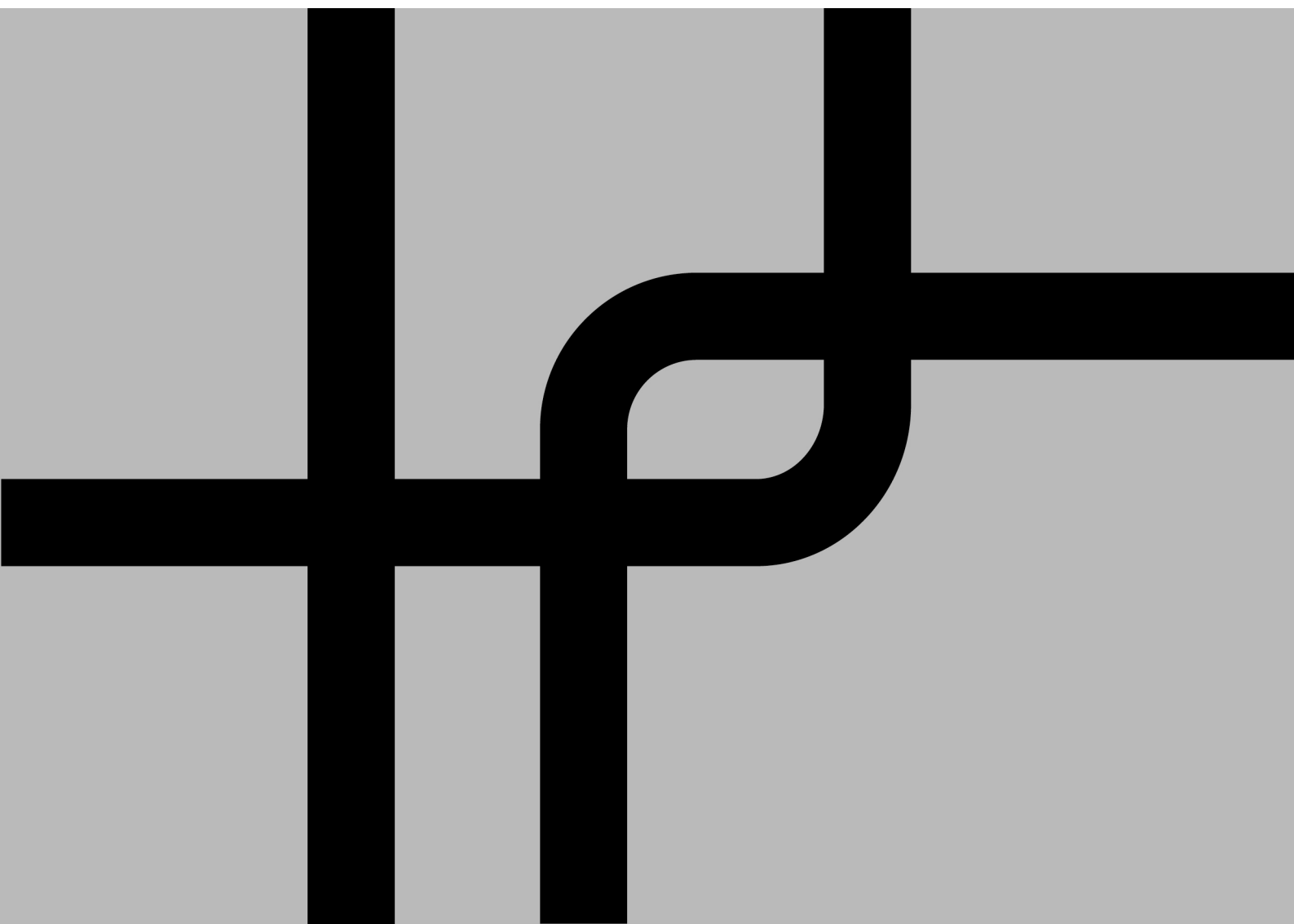




Erhvervslokalisering - transportbehov og tilgængelighed

Kommunernes og virksomhedernes syn på planlægning, lokalisering og transport

Januar 2011





Erhvervslokalisering - transportbehov og tilgængelighed

Kommunernes og virksomhedernes syn på planlægning, lokalisering og transport

Januar 2011



Indholdsfortegnelse

1	Indledning	1
2	Om interviewfasen	3
2.1	Kommuner	3
2.2	Virksomheder	4
2.3	Generelt om interviewforløbet	4
3	Generelle kommentarer	6
4	Byintegrerbare virksomheder	8
4.1	Kommunerne	8
4.2	Virksomhederne	15
5	Transporttunge virksomheder	16
5.1	Kommunerne	16
5.2	Virksomhederne	24
6	Byservicevirksomheder	26
6.1	Kommunerne	26
6.2	Virksomhederne	33
7	Ønsker til nye og bedre planværktøjer	34



1 Indledning

Med dette notat afsluttes fase 2 af projektet "Erhvervslokalisering – transportbehov og tilgængelighed".

Arbejdet i fase 2 har metodemæssigt taget udgangspunkt i tilbud fra Tetraplan og Hasløv & Kjærsgaard af november 2009.

Formålet med interviewundersøgelsen er at kortlægge parternes syn på erhvervsområdernes anvendelsesbestemmelser og administrationen heraf, med særligt fokus på transport og tilgængelighed. Undersøgelsen har været koncentreret om virksomhedstyper inden for byintegrerbare erhverv, transporttunge erhverv og byserviceerhverv. Formålet er endvidere at indkredse eventuelle konflikter og forventninger og ønsker til den administrative praksis.

Der er gennemført en række interview med henblik på at identificere mulige konflikter mellem de forskellige interessenter (kommuner og virksomheder og virksomheder indbyrdes) og at udtrække konklusioner med fokus på særlige konfliktområder (f.eks. mellem kontorvirksomheder og transporttunge virksomheder).

Interviewfasen har omfattet 20 interview med i alt 24 personer.

Efter aftale med BLST blev følgende kommuner udvalgt til casestudies:

- Esbjerg
- Fredericia
- Norddjurs
- Odense
- Randers
- Århus

I hver enkelt kommune er der som udgangspunkt inviteret en eller flere nøglepersoner med viden om den gældende planlægning og politik og om salg af erhvervsgrunde. Desuden er erhvervschef el.lign. inviteret.

Efter valget af kommuner er der udvalgt virksomheder til interview på grundlag af de opstillede hypoteser. Der er i hver kommune inviteret mindst en fra hver af de tre typer af virksomheder: transporttunge virksomheder, byintegrerbare virksomheder og byservicevirksomheder.

Virksomhederne er valgt med henblik på at kunne dække forskellige typer / brancher og forskellige størrelser og forskellige beliggenheder – i områder planlagt til den pågældende type af anvendelse eller ej – med stationsnær eller motorvejsnær beliggenhed osv. Hensigten har været at få så bred en besvarelse på opgavens problemstillinger som muligt.



Konklusionerne fra fase 2 vil indgå i en yderligere bearbejdning af cases / best practice i fase 4. Konflikter og forslag vil endvidere indgå i anbefalinger til nye planlægningsværktøjer og virkemidler i fase 4.

I bilagsrapport indgår godkendte referater af de enkelte interview



2 Om interviewfasen

2.1 Kommuner

De 24 gennemførte interviews fordelt inden for de enkelte kommuner på kommunen, erhvervschef / erhvervsråd og de tre virksomhedskategorier:

Esbjerg Kommune	Kommunen	3
	Erhvervschef / Erhvervsråd	1
	Byintegrerbare virksomheder	1
	Transporttunge virksomheder	1
	Byservicevirksomheder	0
I alt		6
Fredericia Kommune	Kommunen	1
	Erhvervschef / Erhvervsråd	1
	Byintegrerbare virksomheder	0
	Transporttunge virksomheder	2
	Byservicevirksomheder	1
I alt		5
Norrdjurs Kommune	Kommunen	1
	Erhvervschef / Erhvervsråd	1
	Byintegrerbare virksomheder	0
	Transporttunge virksomheder	1
	Byservicevirksomheder	0
I alt		3
Odense Kommune	Kommunen	1
	Erhvervschef / Erhvervsråd	0
	Byintegrerbare virksomheder	1
	Transporttunge virksomheder	1
	Byservicevirksomheder	0
I alt		3
Randers Kommune	Kommunen	2
	Erhvervschef / Erhvervsråd	1
	Byintegrerbare virksomheder	0
	Transporttunge virksomheder	1
	Byservicevirksomheder	0
I alt		4
Århus Kommune	Kommunen	1
	Erhvervschef / Erhvervsråd	1
	Byintegrerbare virksomheder	0
	Transporttunge virksomheder	1
	Byservicevirksomheder	0
I alt		3



14 interviewpersoner fra kommuner og erhvervschef / erhvervsråd:

Kommune / erhverv	Kommuner	11
	Erhvervschef / Erhvervsråd	3
I alt		14

2.2 Virksomheder

10 interviewpersoner fra virksomheder:

Virksomheder	Byintegrerbare virksomheder	2
	Transporttunge virksomheder	7
	Byservicevirksomheder	1
I alt		10

2.3 Generelt om interviewforløbet

Interviewene er gennemført i perioden juli-september 2010.

Det viste sig vanskeligt at få aftaler med alle de personer, som var inviteret til at deltage i interview. Det var samtidig ikke muligt, som det var planlagt, at samle alle interview i en kommune på samme dag. Mange virksomheder har af forskellige grunde ikke haft mulighed for at deltage i et interview. Der er også virksomheder, som ikke har ønsket at deltage eller ikke har svaret.

Af disse grunde har interviewene ikke kunnet gennemføres i den planlagte rækkefølge – først med kommunerne og derefter med virksomhederne. Det har endvidere ikke været muligt at interviewe så mange virksomheder inden for de udvalgte virksomhedstyper, som planlagt.

Det er karakteristisk, at de transporttunge virksomheder har prioriteret højt at deltage i interview. De har svaret hurtigt og tilsidesat vigtigt arbejde for at kunne deltage. Hvis de ikke kunne mødes på den foreslåede dag, har det været vigtigt for dem at være fleksible, så det var muligt at finde en anden dag.

Generelt har der været mindre interesse fra byintegrerbare virksomheder og byservicevirksomheder. I visse tilfælde har disse virksomheder udtrykt undren over at blive udvalgt til interview.



Kommunerne har generelt været hurtige til svare og vil gerne deltage. Det samme gælder erhvervscheferne – et enkelt sted (Odense) er der dog blevet henvist til kommunens bystrategiske kontor, så her har der ikke været mulighed for at interviewe en erhvervschef.

Uanset de ovenstående bemærkninger er det vurderingen, at de budskaber, som er resultatet af de gennemførte interview, dækker projektets behov.

Nedenfor er budskaberne fra de forskellige interview sammenfattet. Kun godkendte referater er medtaget i bilagsrapporten. Vi har tilstræbt at medtage de vigtigste budskaber. I hvert af de nedenstående afsnit indledes med en kort sammenfatning af de spørgsmål, som var udsendt forud for interview (i kursiv). Herefter gengives de sammenfattede budskaber knyttet til de enkelte emner.



3 Generelle kommentarer

De generelle interviewspørgsmål til alle drejede sig de generelle erhvervsudviklingstendenser, om forventningerne til fremtiden, om synet på kommunernes erhvervs politik og planlægning, om samarbejdet mellem kommuner, erhvervsråd og virksomheder og om kommunernes udvalg af værktøjer til en aktiv erhvervsplanlægning.

Der er fra kommunernes side generelt stærkt fokus på at skabe muligheder for, at mange forskellige typer af virksomheder kan få plads i kommunens forskellige erhvervsområder. I de kommuner, som tidligere var industribyer (dvs. de fleste af de interviewede), har der i de seneste år også været stor fokus på at skabe muligheder for en omdannelse af erhvervsområderne, således at der både bliver plads til den tunge industri og til nye videnserhverv.

Den tunge industri er ofte indflydelsesrig i den lokale politik. Men i kommunernes planlægning synes der at være mere fokus på at skaffe plads til de nye videnserhverv.

Der er i nogle kommuner fokus på at integrere byintegrerbare virksomheder i de stationsnære og de centralt placerede bymidtearealer. Det er især de mindre virksomheder, som søger en central bymæssig beliggenhed, mens de større søger en motorvejsnær placering af hensyn til synligheden og tilgængeligheden for personalet. Kommunerne søger at imødekomme virksomhedernes ønsker og siger sjældent nej.

Der synes at være et planlægningsmæssigt og ressourcemæssigt konfliktområde omkring denne problematik. Kommunernes udtrykker på den ene side et ønske om på det lange sigt at integrere virksomheder i de stationsnære og i de centralt beliggende byomdannelsesområder og samtidig at udbygge den kollektive trafik. På den anden side prioriterer de større byintegrerbare virksomheder måske mere kortsigtet en placering ved motorvejene med stor synlighed, nem adgang for distancependlere og god albueplads for senere udvidelser. Der synes generelt at mangle en samlet planmæssig prioritering. Der synes at mangle metoder for planlægning for stationsnærhed omkring de mellemstore byer – en jysk udgave af stationsnærhedsprincippet.

Mange kommuner har som mål at vinde i konkurrencen om virksomheder og stiller derfor ikke kritiske spørgsmål til, om virksomheden faktisk har brug for den synlighed, de ønsker. Kommunerne mener ikke, at man kan forvente, at de selv skal løse det problem.

Der er kun lille opmærksomhed i kommunerne på at planlægge for byservicevirksomheder.

Kommunerne har ikke fokus på omdannelse og fornyelse af eksisterende erhvervsområder. Det mener de, at markeds kræfterne må sørge for. Så længe der er mulighed for at udlægge nye arealer, er der ikke noget incitament. Arealerne har ofte heller ikke den nødvendige attraktive beliggenhed.



Der synes at være behov for en lokal opfølgning af statens planlægning for modulvogntog i form af inddragelse af kommunerne og dialog med relevante virksomheder.

Mange virksomheder er ikke vant til at være aktive og indgå i dialog i forhold til at få infrastrukturforbedringer, da de "bare" forventer at kommunen eller staten tager hånd om det.



4 Byintegrerbare virksomheder

4.1 Kommunerne

Interviewspørgsmålene til kommunerne om de byintegrerbare virksomheder drejede sig om planlægningen for disse virksomheder, om der er plads til dem i de centrale byområder, eller om der planlægges for at tilbyde dem motorvejsnær beliggenhed, om eventuelle konflikter med andre anvendelser i disse områder og om mulighederne for at sikre biltilgængelighed til disse virksomheder.

Der er i den kommunale planlægning fokus på de stationsnære områder – på at omdanne dem til tæt bebyggelse med boliger og centerformål, og herunder erhverv. Der er stor fokus på at skabe levende byområder. Men samtidig planlægges kommunerne også for, at de byintegrerbare virksomheder kan lokaliseres motorvejsnært.

Flere byintegrerbare virksomheder har imidlertid valgt en motorvejsnær beliggenhed fordi de anser adgangen til motorvej for deres ansatte og kunder for at være vigtig, og fordi de anser synlighed for et vigtigt element i deres branding af virksomheden.

En attraktiv virksomhed tiltrækker medarbejdere fra et meget stort opland. Nogle af de store byintegrerbare virksomheder f.eks. i trekantområdet og i Esbjerg har medarbejdere, der kommer fra hele landet. For nogle pendlere er regionaltog ikke attraktivt, fordi der er for få afgang. Hvis man skal skifte fra bil til tog, bliver man hellere i bilen hele vejen. For nogle er tog dog attraktivt, hvis de har mulighed for at arbejde i toget.

En motorvejsnær beliggenhed synes at være vigtigere for en stor virksomhed end for en lille. Små byintegrerbare virksomheder har måske mere brug for byen, mens de store kan klare sig selv.

I store byer som Århus, Odense og Fredericia er store centrale byområder under omdannelse med plads til byintegrerbare virksomheder. Århus benytter aktivt stationsnærhedsprincippet i byomdannelsen og anser udbygning med flere nærbaner og flere stationer for meget vigtige i et længere perspektiv. Det samme gælder for Odense, hvor man planlægger for en letbane. I Fredericia ønsker man nye stationer bl.a. i erhvervsområdet Danmark C, således at de byintegrerbare virksomheder i dette område også betjenes med passagertog.

Mange byintegrerbare virksomheder synes imidlertid ikke interesserede i bynær beliggenhed, men prioriterer synlig placering ved motorveje og indfaldsveje. I nogle af byerne synes kommunerne at prioritere de centrale områder til boligformål for at tiltrække gode skatteborgere blandt de ansatte i virksomhederne i de motorvejsnære områder. Derved fravælger de samtidig muligheden for at etablere større byintegrerbare i bymidten.

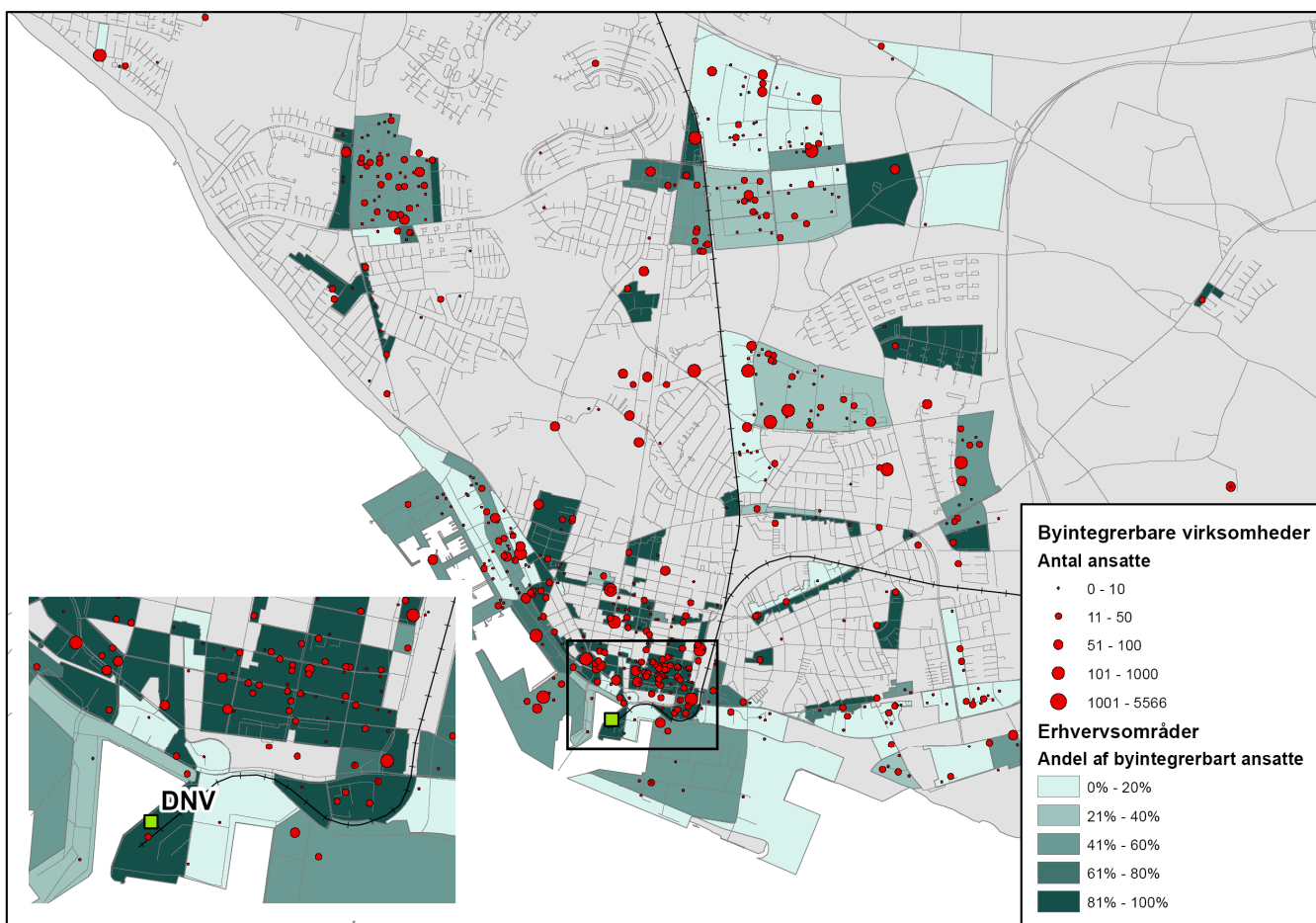
Kommunerne er meget opmærksomme på, at biltilgængelighed er vigtig, men forsøger samtidig at forbedre busrutenettet og nærbanenettet.

På de følgende sider er der indsat kort for de 6 kommuner med angivelse af placering af virksomheder inden for byintegrerbare erhverv sammenholdt med planområdernes anvendelse.

Figur 4.1 Esbjerg Kommune – Byintegrerbare virksomheder.

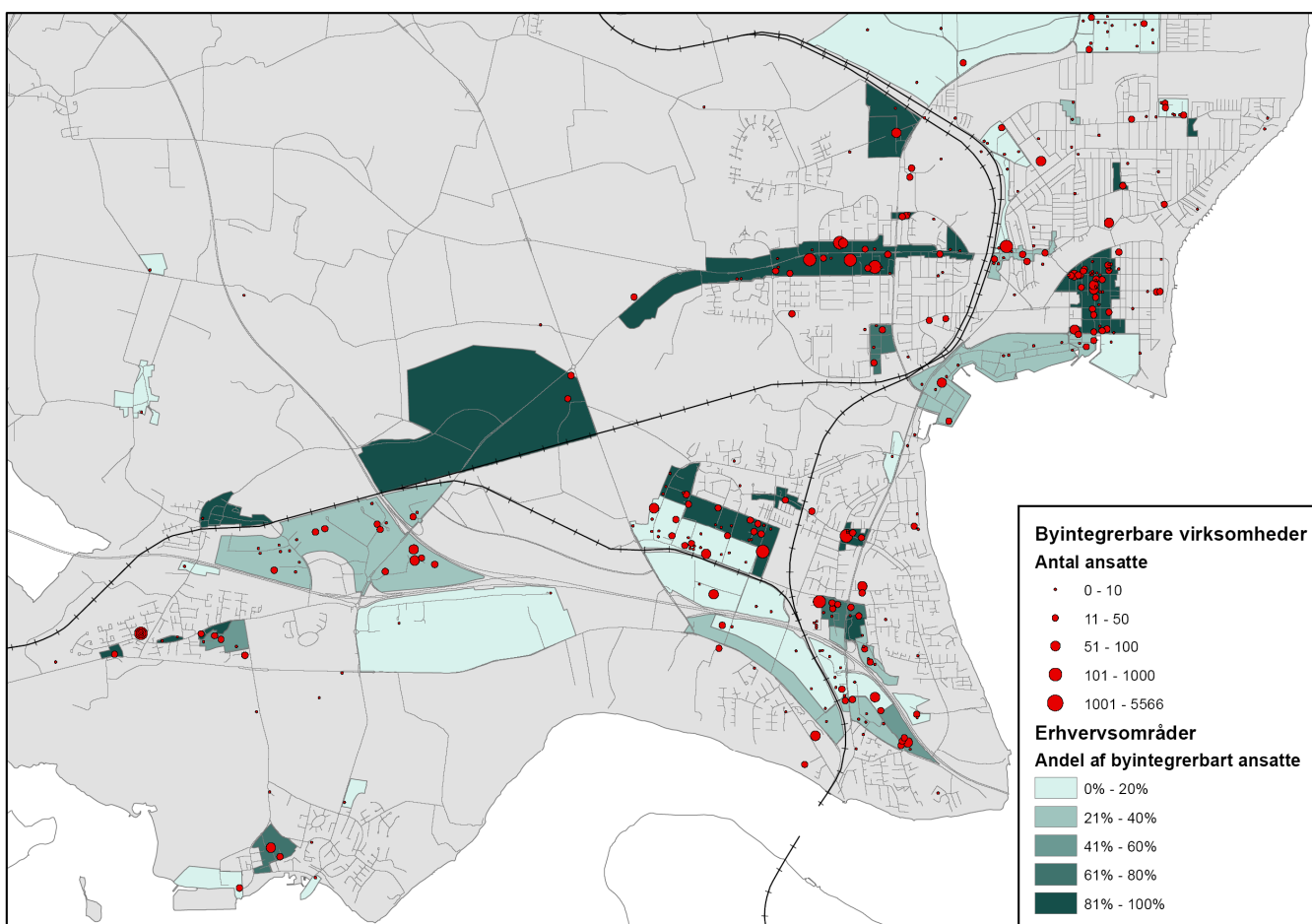
Alle områder planlagt til erhverv er vist med blågrøn farve. Farven er graderet fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdets virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.

Den interviewede virksomhed Det Norske Veritas, Danmark A/S (DNV) er vist med en grøn firkant på sin nuværende placering på kort og kortudsnit.



Figur 4.2 Fredericia Kommune – Byintegrerbare virksomheder.

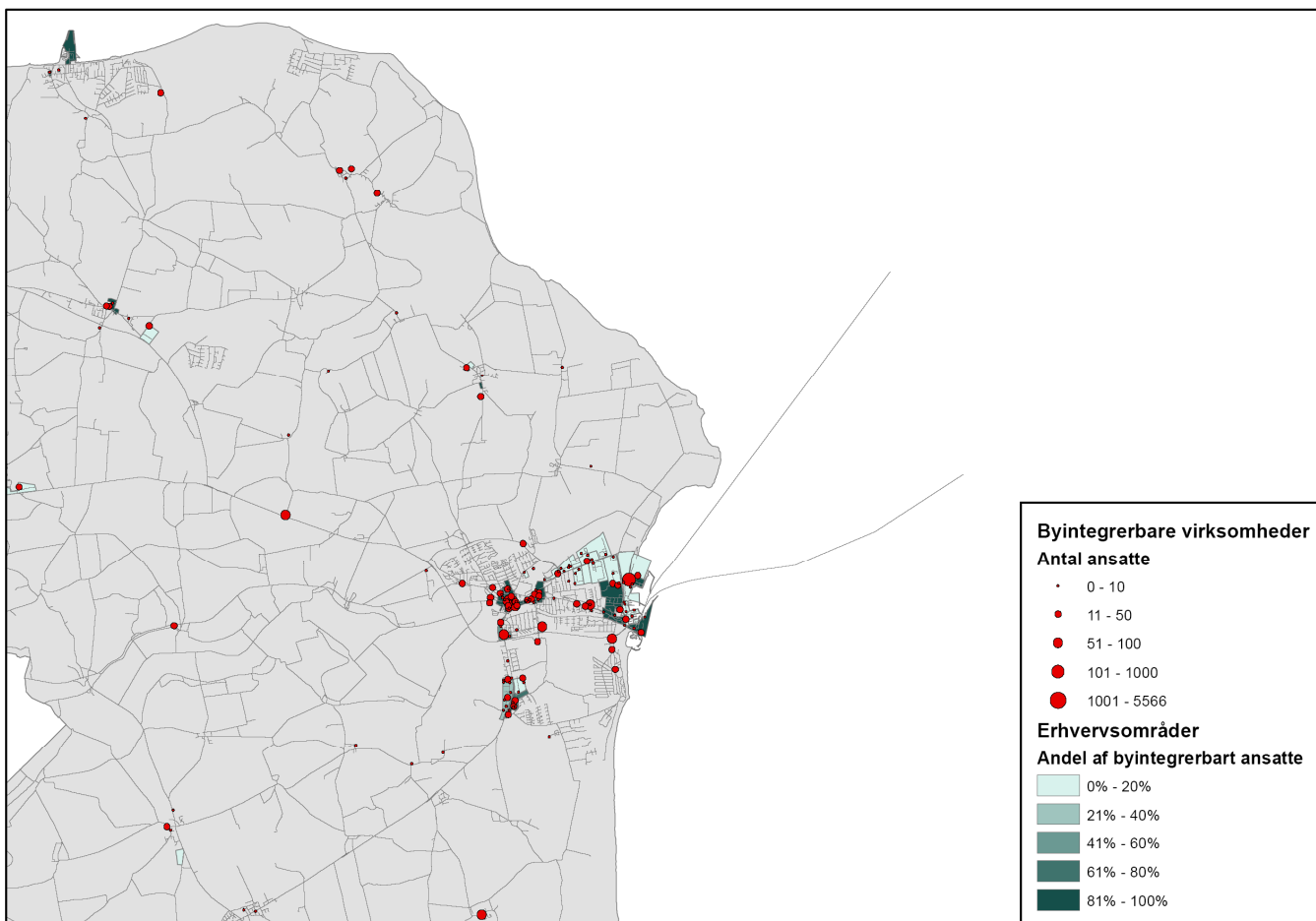
Alle områder planlagt til erhverv er vist med blågrøn farve. Farven er gradueret fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdet virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.





Figur 4.3 Norddjurs Kommune – Byintegrerbare virksomheder.

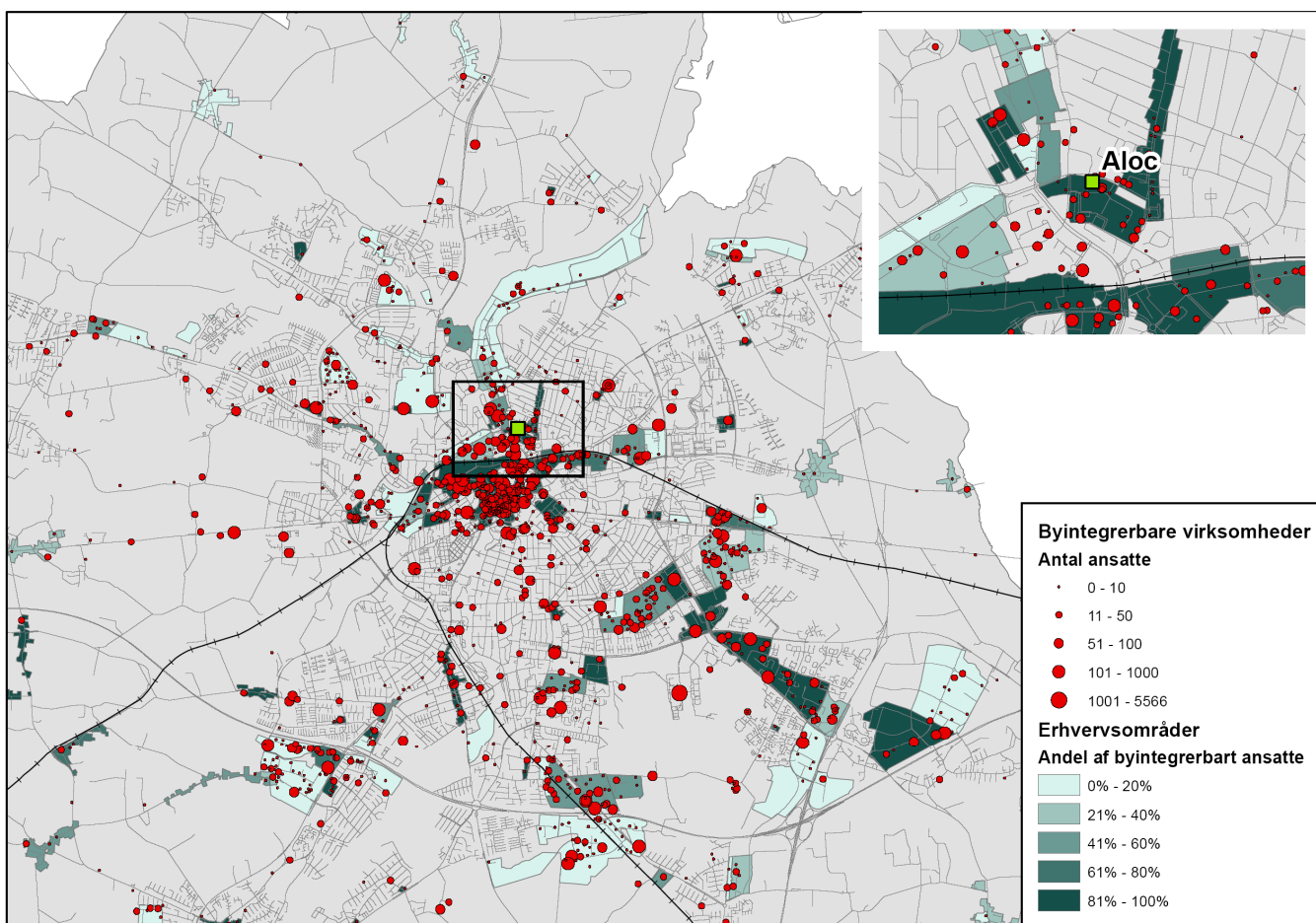
Alle områder planlagt til erhverv er vist med blågrøn farve. Farven er gradueret fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdetets virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.



Figur 4.4 Odense Kommune – Byintegrerbare virksomheder.

Alle områder planlagt til erhverv er vist med blågrøn farve. Farven er gradueret fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdet virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.

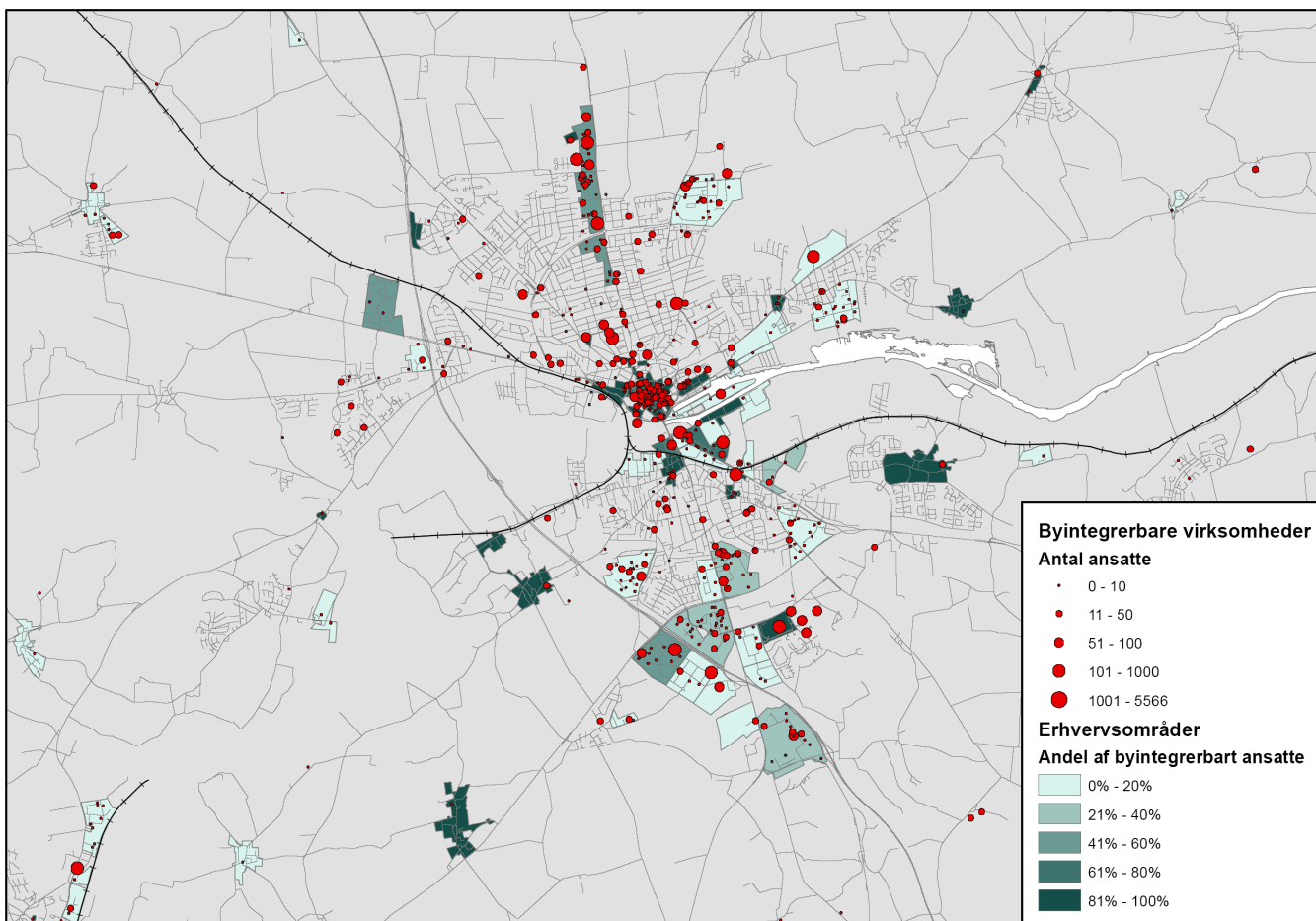
Den interviewede virksomhed ALOC A/S er vist med en grøn firkant på kort og kortudsnit.





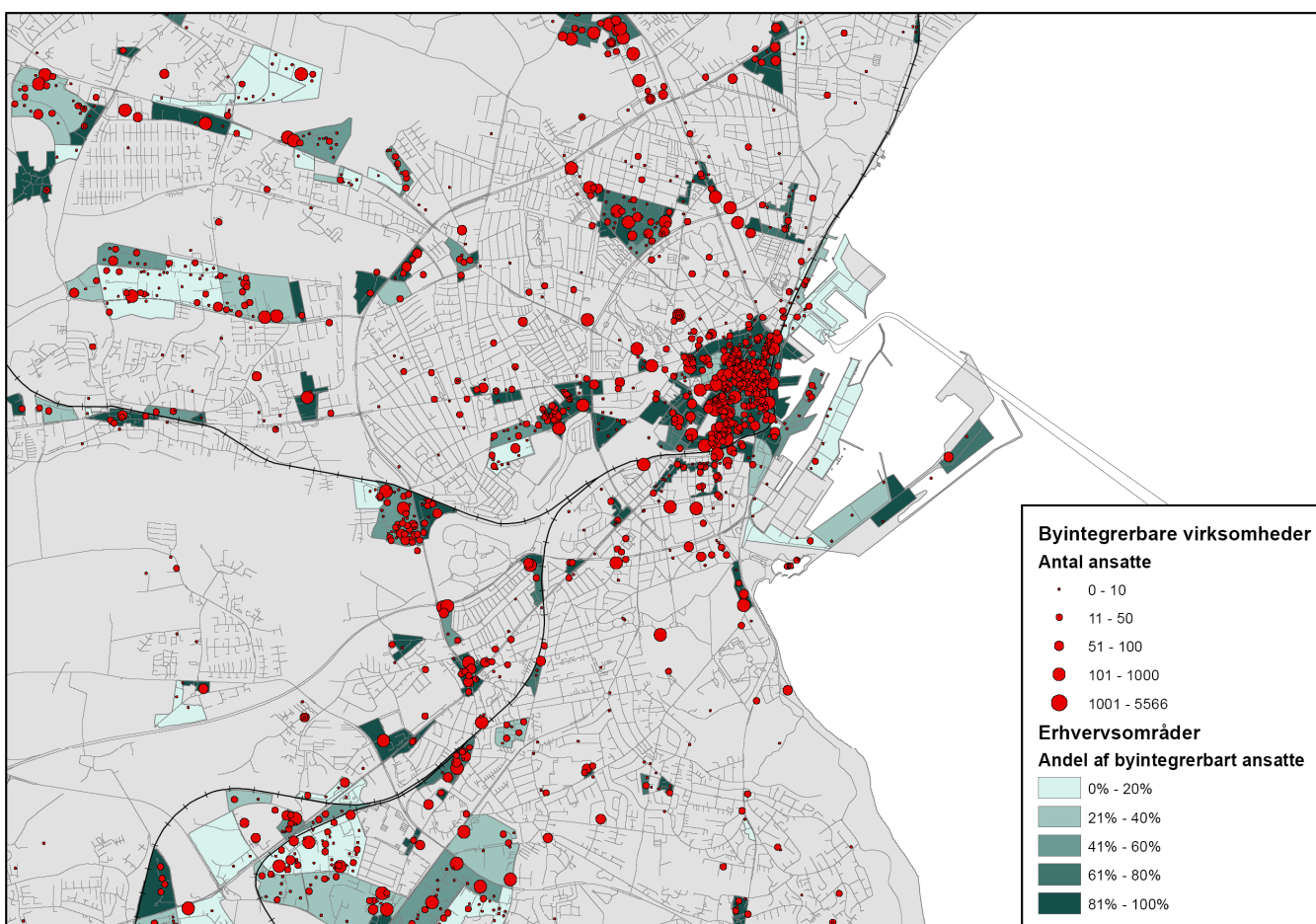
Figur 4.5 Randers Kommune – Byintegrerbare virksomheder.

Alle områder planlagt til erhverv er vist med blågrøn farve. Farven er gradueret fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdet virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.



Figur 4.6 Århus Kommune – Byintegrerbare virksomheder.

Alle områder planlagt til erhverv er vist med blågrøn farve. Farven er gradueret fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdet virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.





4.2 Virksomhederne

Interviewspørgsmålene til de byintegrerbare virksomheder drejede sig om virksomhedernes ønsker til placering i centrale eller stationsnære byområder henholdsvis motorvejsnære erhvervsområder, om eventuelle konflikter med nabovirksomheder og om synet på kommunens planlægning.

De to interviewede byintegrerbare virksomheder beliggende i Odense og Esbjerg har begge valgt en central bynær placering henholdsvis ved bymidten og på havnen. Begrundelserne er, at de ønsker at være tæt på deres samarbejdspartnere, at ligge i et attraktiv bymæssigt miljø og at ligge tilgængeligt både for medarbejdere, der cykler eller benytter kollektiv trafik, og for medarbejdere, der kommer fra hele landet.

Virksomheden i Odense vurderer, at ca. 50% af de ansatte benytter bil til arbejde, og at ca. 50% benytter kollektiv transport eller cykel. De vurderer, at det er vigtigt for kreative erhverv at ligge tæt på bykernen, at ligge i et visuelt attraktivt og spændende miljø, og at der er kulturliv, andre virksomheder og gerne også boliger i området.

De to virksomheder synes ikke at bekræfte det generelle billede af de byintegrerbare virksomheders lokaliseringsvalg, som kommunerne har dannet sig. Mange parametre spiller ind, når byintegrerbare virksomheder vælger lokalisering – bymiljø, kollektiv trafikbetjening, parkeringsmuligheder og synlighed.



5 Transporttunge virksomheder

5.1 Kommunerne

Interviewspørgsmålene til kommunerne om de transporttunge virksomheder drejede sig om planlægningen af erhvervsområder med en optimal beliggenhed for virksomheder med et stort behov for godstransport og om kommunernes håndtering af eventuelle konflikter mellem nabovirksomheder i disse områder.

Kommunerne prioriterer planlægning for gods- og transporttunge virksomheder, og ved vejplanlægning mv. sikres en udformning, som lever op til de store lastbiler. I alle de interviewede kommuner arbejdes der målrettet med udlægning af egnede arealer til transporttunge virksomheder, og der arbejdes i de større byer på at flytte transporttunge virksomheder ud fra bymidten til en motorvejsnær og synlig beliggenhed.

I Norddjurs og Århus og ikke mindst i Randers er man meget opmærksomme på behovet for forbedring af forbindelserne ("hængslerne") fra motorvejen til Djursland. I Randers oplever man, at virksomhederne kun er interesseret i placering syd for byen med forbindelse til dette hængsel.

Kommunerne synes at skærpe prioriteringen af havnearealer. Enten prioriteres områderne til godstunge og havnerelaterede virksomheder. Eller områderne prioriteres til bynære formål, herunder boliger og rekreative formål. I en mindre kommune som Norddjurs, forbeholdes Grenå Havn havnerelaterede og godstunge virksomheder, mens boliger holdes ude for at beskytte virksomhederne.

Der er fra kommunernes side stort fokus på, at de ønskede og planlagte infrastrukturinvesteringer gennemføres, fordi de er meget vigtige for den ønskede erhvervsudvikling. Det drejer sig om opkoblinger til motorvejsnettet, omfartsveje, gennemfartsruter til centrale erhvervsområder og havne og om godsbaner til havnen.

Kommunerne oplever en stor interesse fra virksomhederne for at lokalisere sig i transportcentrene og har i planlægningen flere steder sikret, at centrene er forbeholdt virksomheder inden for logistik og transport.

Esbjerg Kommune udlægger et meget stort nyt motorvejsnært erhvervsområde ved lufthavnen til havnerelaterede transporttunge virksomheder. By- og Landskabsstyrelsen blokerede for kommunens ønske om, at dette område også kunne anvendes til domicilbyggerier.

Flere virksomheder efterlyser mulighed for at få modulvogntog helt frem til virksomheden og savner at blive inddraget i en videre planlægning. Kommunerne synes generelt ikke at have fokus på dette område, men at opfatte det som et statsligt anliggende.

Problemet er at kommunen på den ene side mener at det er et statsligt anliggende at finansiere denne infrastruktur og så en politisk modstand mod modulvogntog (eller gods-



transport generelt) - baseret på bekymring for trafiksikkerhed eller (ofte) den oplevede trafiksikkerhed/tryghed for kommunens borgere. Det kan også være mere generel politisk (ideologisk) modstand som det fx er set i Københavns og Hundested Kommune.

På den anden side står virksomhederne, der er afhængige af godstransport. De mener at finansiering af infrastruktur er et statsligt eller kommunalt anliggende og mener at de af konkurrence hensyn bør have de samme muligheder for betjening med modulvogntog som alle andre virksomheder. Og denne problematik er endnu større hvis det drejer sig om en transportvirksomhed.

Kommunerne ønsker generelt mere fokus på godstransport med jernbane for eksportvirksomhederne og søger at sikre mulighed for godsspor ved udlæg af nye transportcentre og nye større erhvervsområder til transporttunge virksomheder. Kommunerne oplever imidlertid ikke stor interesse fra virksomhederne for godsspor. Århus og Esbjerg udlægger nye transportcentre med godsterminaler. Norddjurs sikrer anlæg af godsspor til den udbyggede Grenå Havn. Fredericia finder den besluttede forbedring af Taulov Transportcenter meget påkrævet og vurderer, at området mangler udviklingsmuligheder.

En enkelt kommune (Fredericia) synes at have særligt fokus på at sikre en høj arkitektonisk profil på nye virksomhedsbyggerier i erhvervsområder langs motorvejen og afviser virksomheder, der ikke vil leve op til dette.

Flere kommuner benytter de vejledende miljøklasser til at styre lokaliseringen af virksomheder. Men der er ikke stor erfaring for, om det virker hensigtsmæssigt.

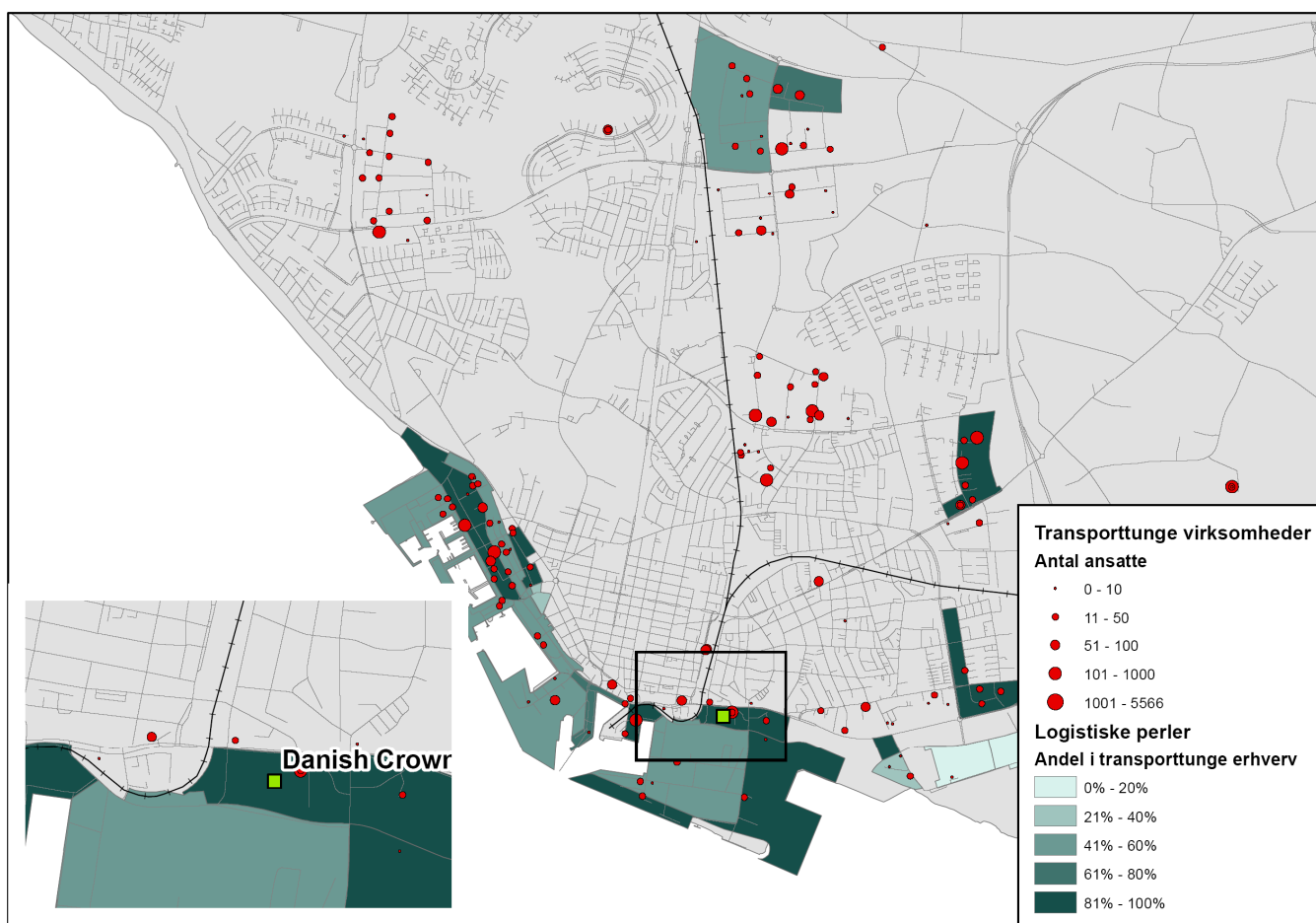
Der er stor forskel på kommunernes ønsker om at planlægge for eller styre virksomhedernes lokalisering. Nogle kommuner vil bestemme, hvor virksomhederne lokaliserer sig, mens andre alene vil give så mange muligheder som muligt og lade virksomhederne selv bestemme, hvor de vil ligge. Derfor er der også stor forskel på, hvor detaljeret anvendelsesbestemmelserne i kommuneplaner og lokalplaner er udformet.

På de følgende sider er der indsat kort for de 6 kommuner med angivelse af placering af virksomheder inden for transporttunge erhverv sammenholdt med anvendelsen i de, i forhold til godstransport, særligt velbeliggende erhvervsområder. De såkaldte "logistiske perler".

Figur 5.1 Esbjerg Kommune – Transporttunge virksomheder

De for godtransport særligt velbeliggende erhvervsområder – de såkaldt ”logistiske perler” er vist med blågrøn farve. Farven er graderet fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdet virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i andre erhvervsområder og i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.

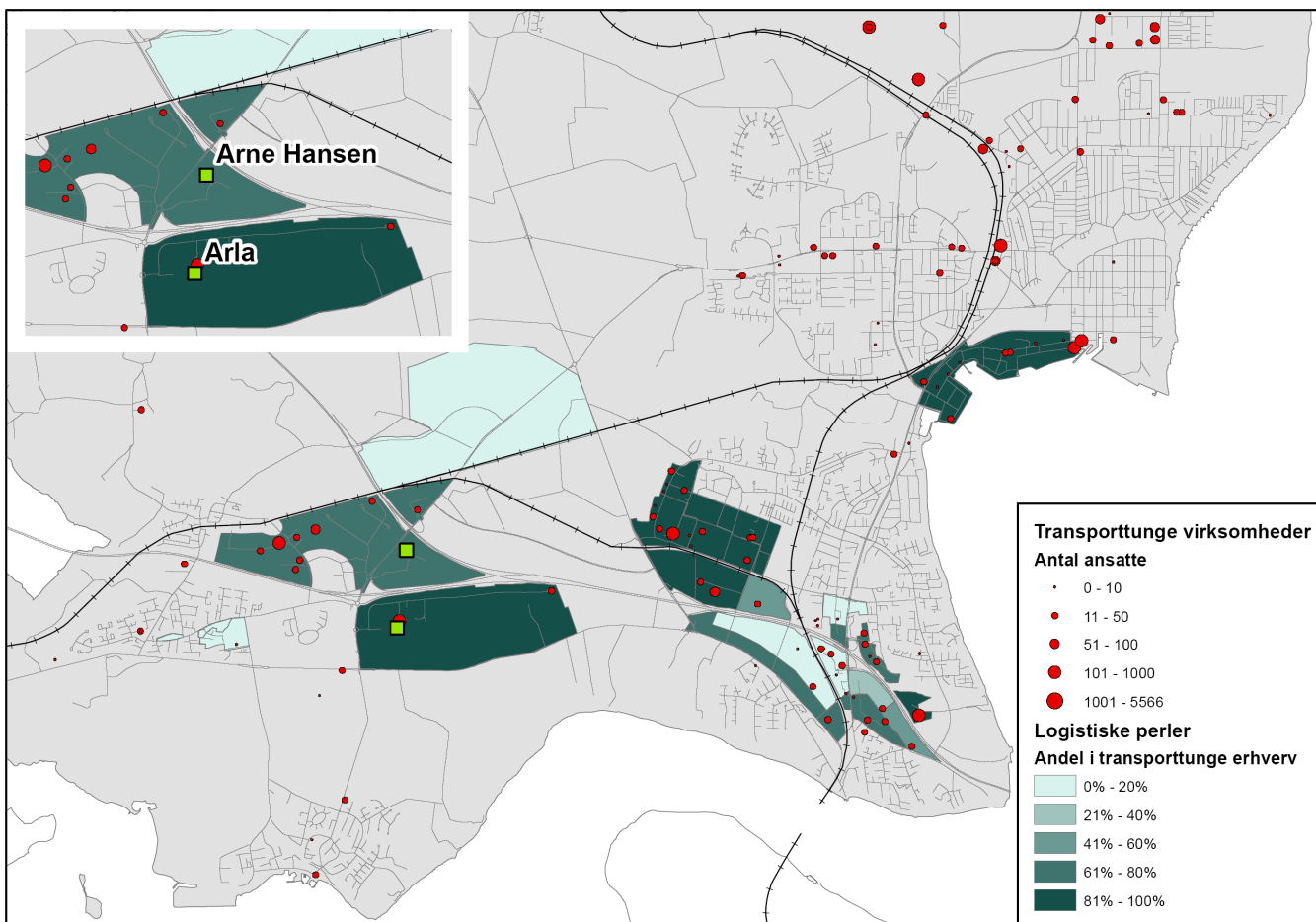
Den interviewede virksomhed Danish Crown Amba er vist med en grøn firkant på kort og kortudsnit.



Figur 5.2 Fredericia Kommune – Transporttunge virksomheder

De for godstransport særligt velbeliggende erhvervsområder – de såkaldt ”logistiske perler” er vist med blågrøn farve. Farven er graderet fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdetets virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i andre erhvervsområder og i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.

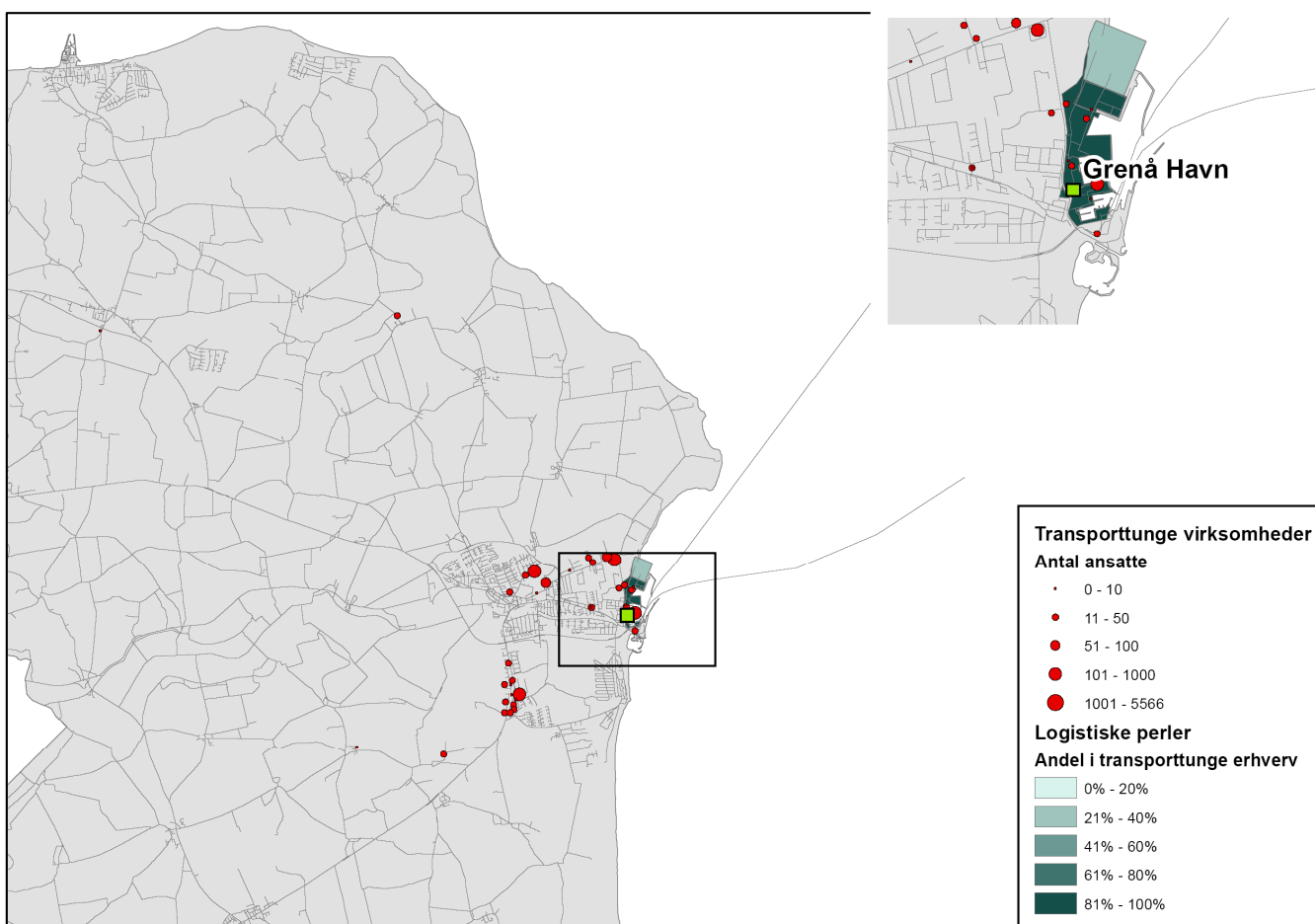
Den interviewede virksomhed Arla Foods er vist med en grøn firkant på kort og kortudsnit. Den anden viste virksomhed Arne Hansen A/S er efter de definitioner, der er lagt til grund for dette projekt, ikke en transporttunge virksomhed, men en byservicevirksomhed.



Figur 5.3 Norddjurs Kommune – Transporttunge virksomheder

De for godstransport særligt velbeliggende erhvervsområder – de såkaldt ”logistiske perler” er vist med blågrøn farve. Farven er graderet fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdets virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i andre erhvervsområder og i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.

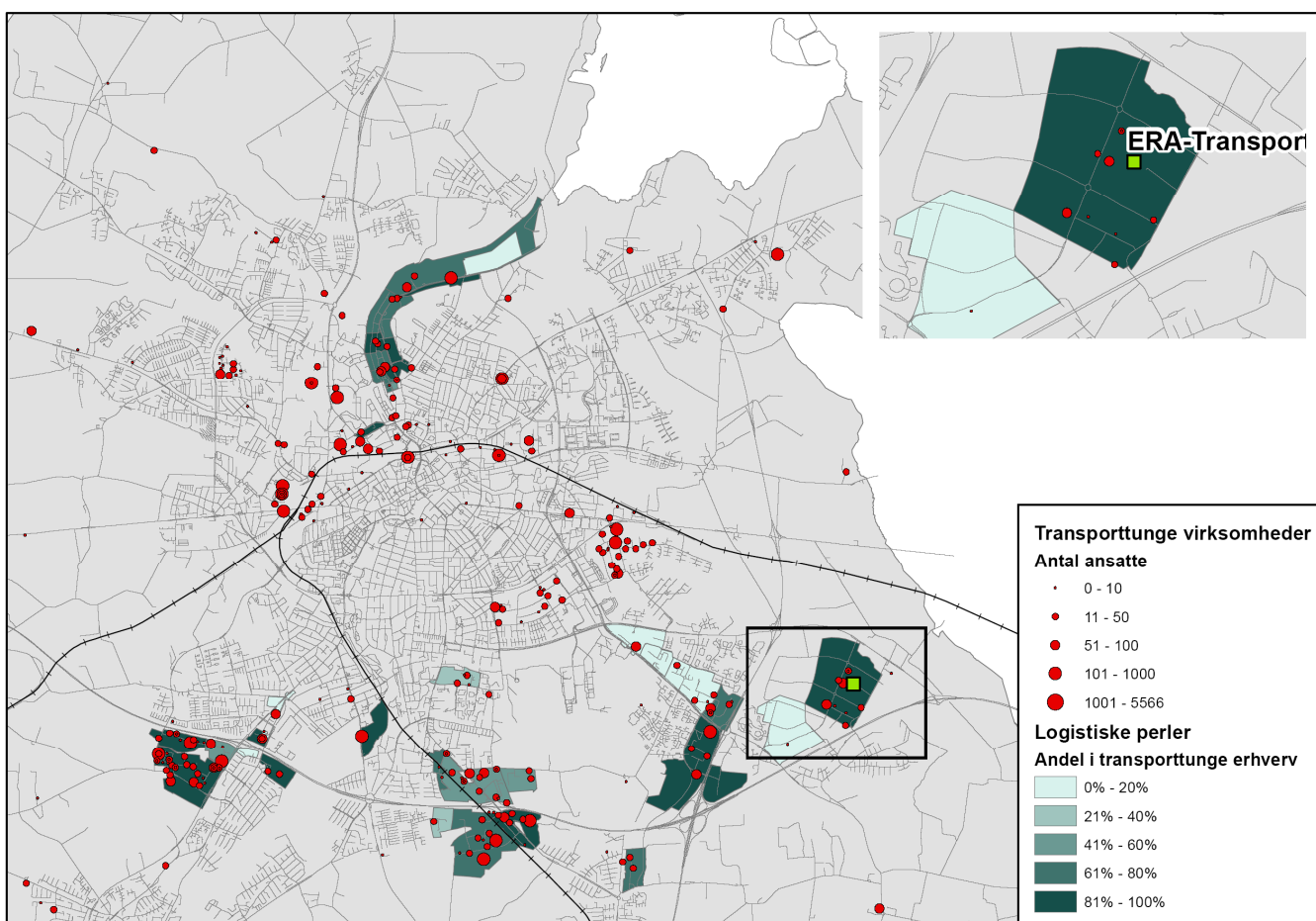
Den interviewede virksomhed Grenaa Havn A/S er vist med en grøn fir-kant på kort og kortudsnit.



Figur 5.4 Odense Kommune – Transporttunge virksomheder

De for godstransport særligt velbeliggende erhvervsområder – de såkaldt ”logistiske perler” er vist med blågrøn farve. Farven er graderet fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdetets virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i andre erhvervsområder og i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.

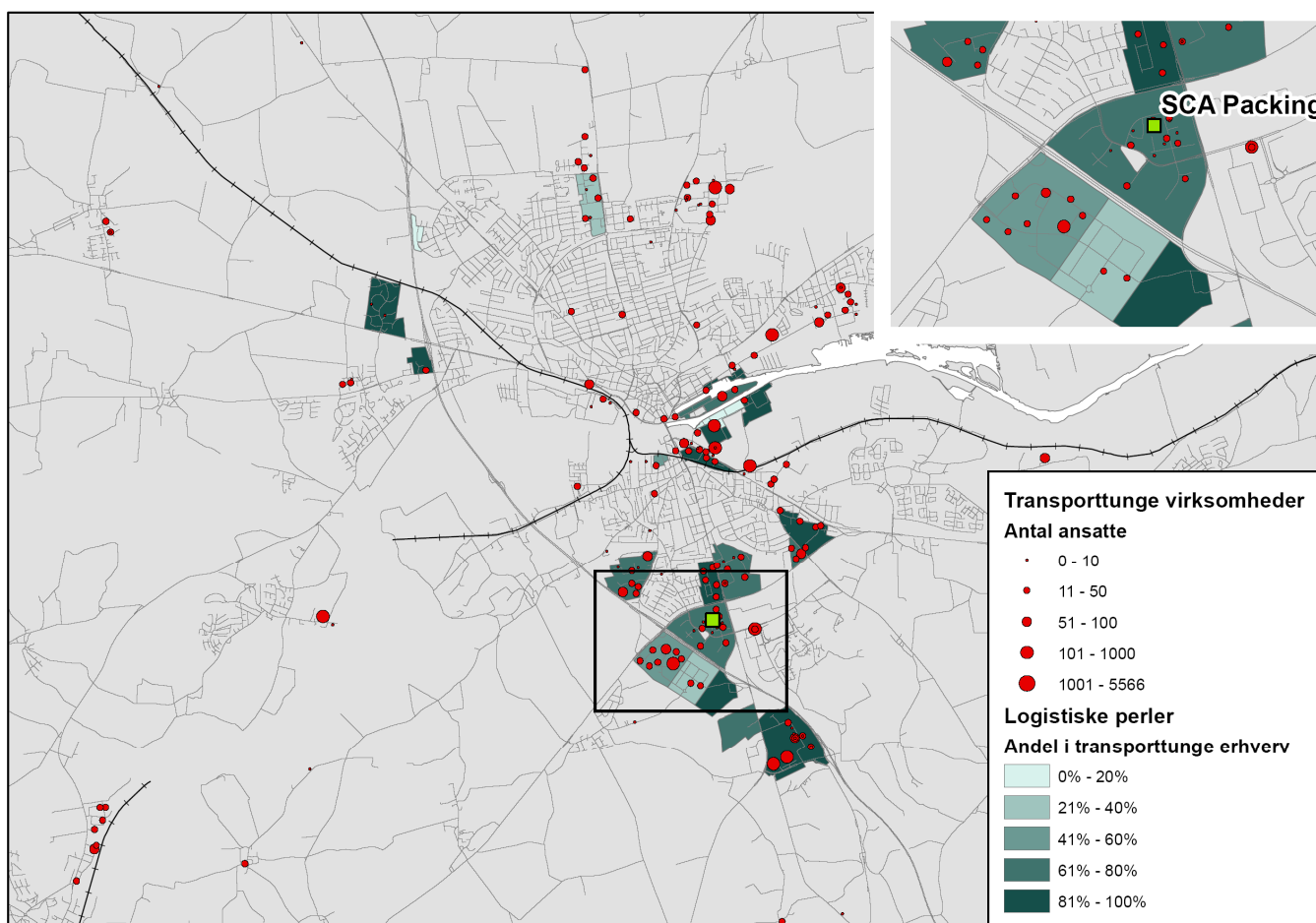
Den interviewede virksomhed ERA Transport A/S er vist med en grøn fir-kant på kort og kortudsnit.



Figur 5.5 Randers Kommune – Transporttunge virksomheder

De for godstransport særligt velbeliggende erhvervsområder – de såkaldt ”logistiske perler” er vist med blågrøn farve. Farven er gradueret fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdetets virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i andre erhvervsområder og i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.

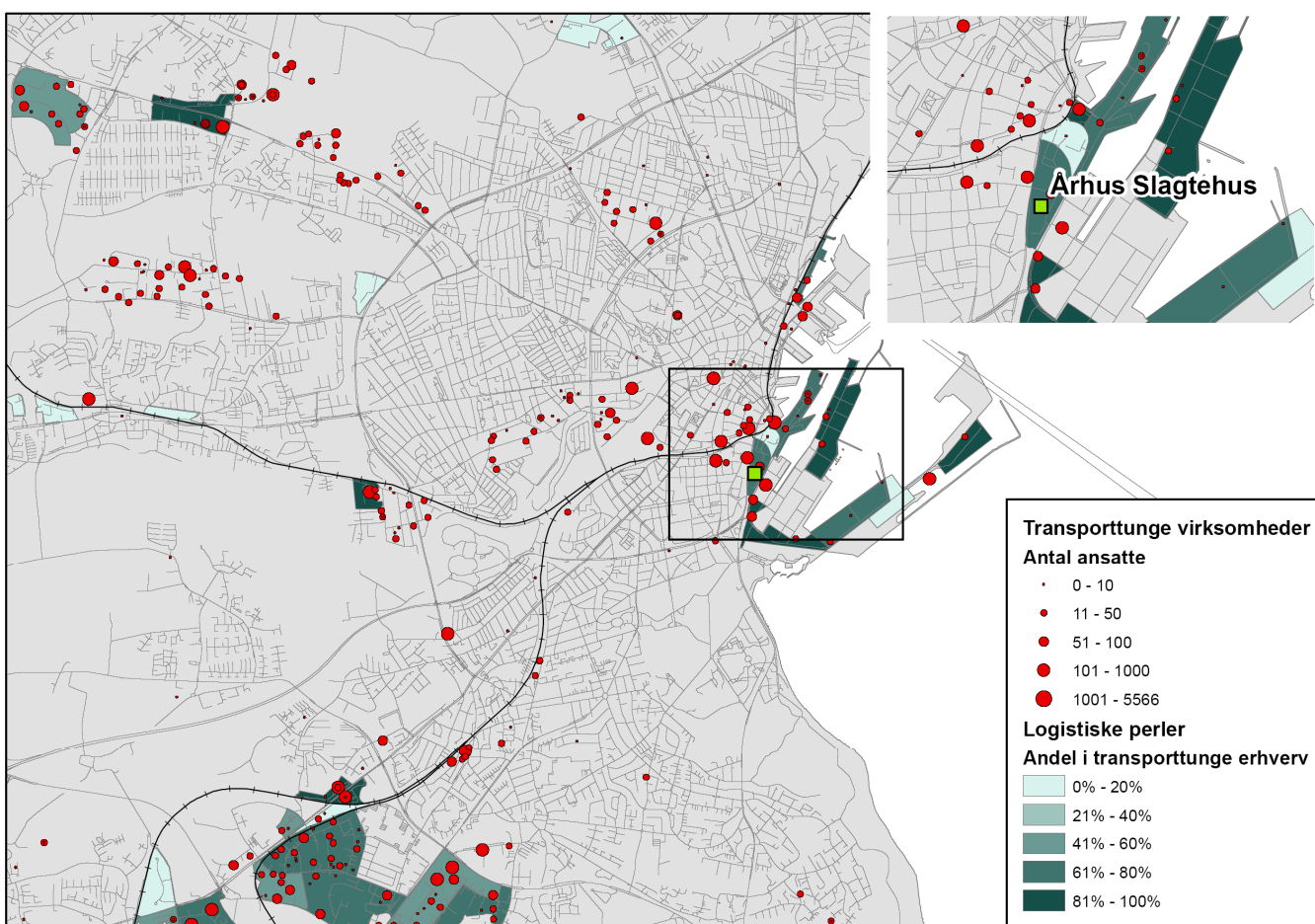
Den interviewede virksomhed SCA Packaging A/S er vist med en grøn firkant på kort og kortudsnit.



Figur 5.6 Århus Kommune – Transporttunge virksomheder

De for godstransport særligt velbeliggende erhvervsområder – de såkaldt ”logistiske perler” er vist med blågrøn farve. Farven er graderet fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdet virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i andre erhvervsområder og i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.

Den interviewede virksomhed Århus Slagtehus A/S er vist med en grøn firkant på kort og kortudsnit.





5.2 Virksomhederne

Interviewspørgsmålene til de transporttunge virksomheder drejede sig om baggrunden for virksomhedens nuværende placering, om de afgørende parametre for virksomhedens lokalisering, om eventuelle konflikter med nabovirksomheder, om kommunens planlægning og håndtering af konflikter og om synet på fremtiden for virksomheden og for de transporttunge virksomheder generelt.

Transporttunge virksomheder lægger stor vægt på en lokalisering tæt på adgang til høj-klasset infrastruktur – motorvej og motortrafikvej. Fremkommeligheden for de store lastbiler på vejene er vigtig. Man sparer tid og penge ved kørsel med en fast og jævn fart. Virksomhederne konkurrerer på tid og fleksibilitet ift. hurtig og effektiv levering.

Nogle store virksomheder (f.eks. Arla) lægger vægt på, at mulighederne for transport med modulvogntog udbygges, så man kan køre helt frem til deres anlæg. Modulvogntog er allerede i dag meget interessant for nogle store virksomheder og ventes i stigende omfang at blive et konkurrenceparameter, nu når forsøget er blevet forlænget.

Det primære problem med at få modulvogntog frem til virksomheden er finansieringen af undersøgelser og infrastruktur. Der har været flere eksempler på finansiering: Dels en kombination af finansiering fra virksomhed og statstilskud fra særlig pulje, dels en kombination af kommunalt og statsligt tilskud fra særlig pulje og dels en ren virksomhedsfinansiering (et transportfirma).

Det har hidtil kun været store virksomheder som har råd til selv at finansiere de nødvendige undersøgelser og ændringer i infrastruktur for at få modulvogntog frem til virksomheden. Nu hvor forsøget er forlænget til 7 år er det muligt at der er flere virksomheder som vil satse på det.

Ingen af de interviewede virksomheder benytter godstog, fordi de anser transportformen for at være ufleksibel og tage for lang tid. Enkelte tror på, at der vil være en fremtid for godstog pga. overbelastning af vejnettet gennem Tyskland. På sigt kan godstog måske igen blive konkurrencedygtige.

I enkelte af de undersøgte erhvervsområder oplyses der at være problemer med fremkommeligheden for de godstunge virksomheder. Problemerne angives som, at veje er for smalle til lastbiler med anhængere, at rundkørsler er for små, at der holder parkerede lastbiler og trailere på vejen, og at parkeringsforbud ikke håndhæves.

Flere godstunge virksomheder, som har placeret sig motorvejsnært, er også opmærksomme på at synligheden spiller en rolle, også selvom de ikke kan se det på bundlinien. Det er et vigtigt aspekt i en branding af virksomheden, at den er synlig og fremstår præsentabel.

I udkantsområder ser nogle virksomheder genanvendelse af ledige landbrugsejendomme til forskellige former for virksomheder som en mulighed. Bl.a. Erhvervsrådet i Norddjurs vurderer det som positivt, at der nu er åbnet mere for tilladelser.



Havnene er generelt meget opmærksomme på, at deres arealer skal forbeholdes havne-relaterede virksomheder (virksomheder der har gods over kaj) for at fastholde udviklingen og for at undgå konflikter i forhold til boliger. Virksomhederne tilkendegiver, at der er en stigende arbejdsdeling havnene i mellem (olie, container osv.), som dels er betinget af konkurrenceevnen, og dels skyldes miljøkrav og i visse tilfælde forskellig administration af miljøreglerne.

I flere kommuner har man indført miljøzoner som betyder, at lastbiler der befinder sig på virksomhedernes ejendom skal have miljøfilter. Virksomhederne oplever, at der har været meget kort tid til at implementere de nye regler, og det har skærpet konkurrencen blandt vognmænd. Nogle virksomheder tilkendegiver, at det kan medføre lukning af virksomheden, hvis ikke der ikke opnås dispensation fra miljøzonen i en længere årrække (det gælder f.eks. Århus Slagtehus, som imidlertid samtidig er beliggende i et byomdannelsesområde). Andre har kunnet nøjes med at investere i partikelfiltre i nogle få biler, som skal køre inde i byen.

Der er virksomheder, der oplever, at de presses ud af deres område, fordi kommunerne har valgt at tage byomdannelsesmulighederne i planloven i brug (fx Odense Havn).

Der er vognmandsvirksomheder, der oplever, at de bliver presset af nyindførte miljøzoner til enten at lukke eller til at køre andre steder hen (og lade virksomheder i stikken), idet de ikke mener at have råd til at montere miljøfiltre.

I nogle kommuner synes man at lægge megen vægt på at beskytte eksisterende virksomheder (Esbjerg, Randers og Norddjurs) ved sin planlægning for byomdannelse og miljøzoner. I andre kommuner (Fredericia, Odense og Århus) synes man at prioritere anderledes, således at virksomhederne må underordne sig planlægningen og løse deres miljøproblemer eller finde andre steder at flytte hen (især pga. virksomhedsstøj og trafikstøj).

Der er blandt flere transportvirksomheder en forventning om store strukturændringer. Den skærpede konkurrence om ofte små marginaler i indtjeningen kan betyde, at der er virksomheder, der lukker og flytter. Virksomhederne er meget afhængige af, at afstande mellem leverandør og kunde konstant optimeres. Der vil også fortsat ske ændringer indenfor slagterier og mejerier. Der vil ske lukninger, og der vil måske ske udbygning af nogle af de eksisterende store og effektive virksomheder.



6 Byservicevirksomheder

6.1 Kommunerne

Interviewspørgsmålene til kommunerne om byservicevirksomhederne drejede sig om kommunernes planlægning for disse virksomheder, om de betragtes som en presset virksomhedstype, der skal have særlig opmærksomhed, om der sikres bynære arealer til dem eller de henvises til byens udkant, om der er konflikter, og hvordan de i så fald håndteres.

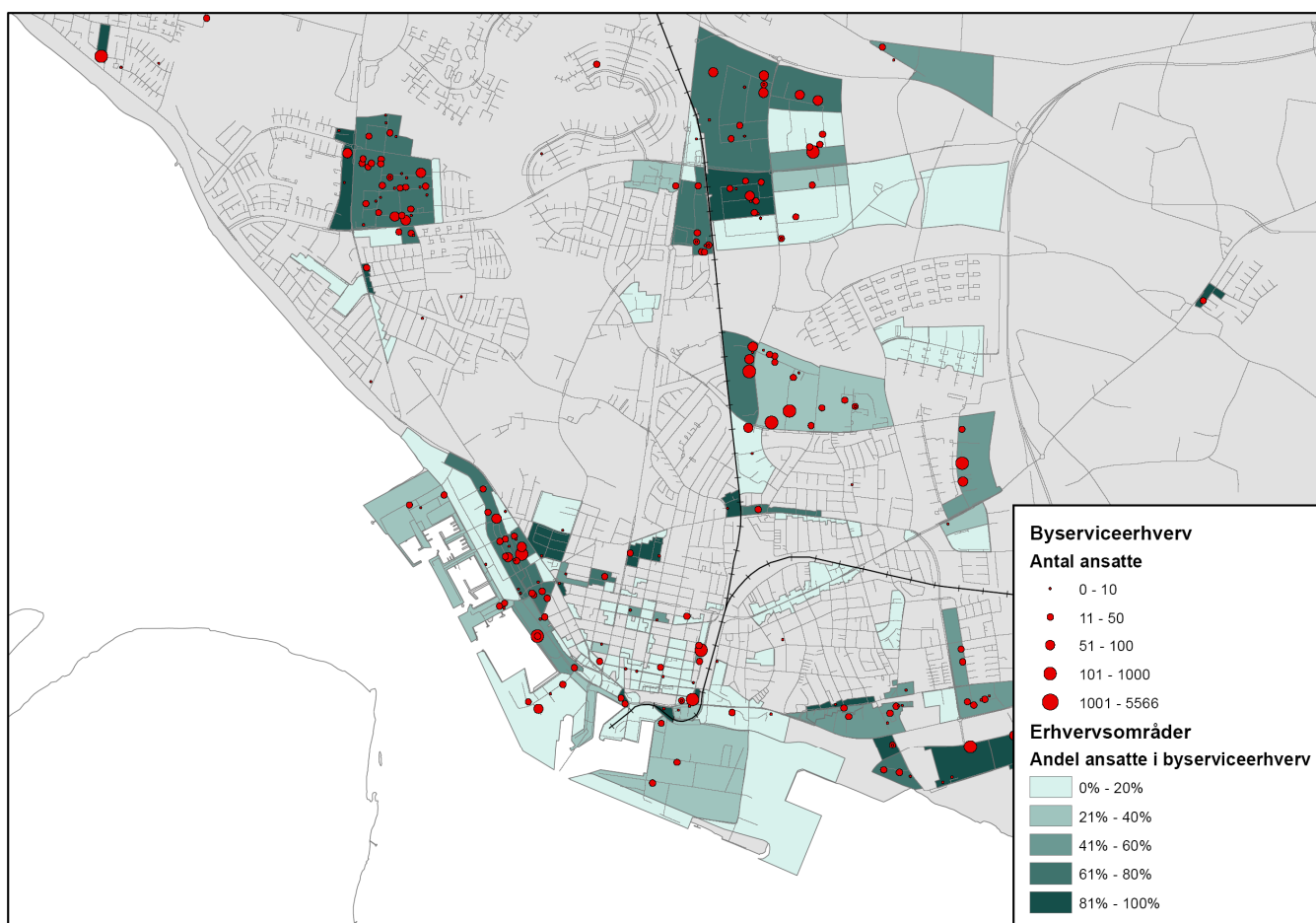
Der er mange erhvervsområder til denne type af virksomheder. De ligger både langs udfaldsvejene integreret i områder, hvor der også er butikker med pladskrævende varegrupper, og i ældre erhvervsområder. Også i de nye erhvervsområder er der ofte mulighed for at placere denne type virksomhed. Kommunerne oplever, at disse virksomheder vælger at flytte til et nyt område, hvis virksomheden mangler plads.

Der er generelt ikke så meget fokus på denne type af virksomheder i kommunernes planlægning, og erhvervscheferne oplever ikke, at de har vanskeligt ved at finde plads. Der er ikke tale om, at de presses ud af deres områder pga. byomdannelse eller andre former for pres som f.eks. miljøkrav. Kommuner og erhvervschefer oplever, at de lever godt, som de gør. Der er muligvis strukturændringer på vej indenfor visse af brancherne, men der mangler nærmere vurderinger heraf.

På de følgende sider er der indsat kort for de 6 kommuner med angivelse af placering af virksomheder inden for byservice erhverv sammenholdt med planområdernes anvendelse.

**Figur 6.1 Esbjerg Kommune – Byservice virksomheder**

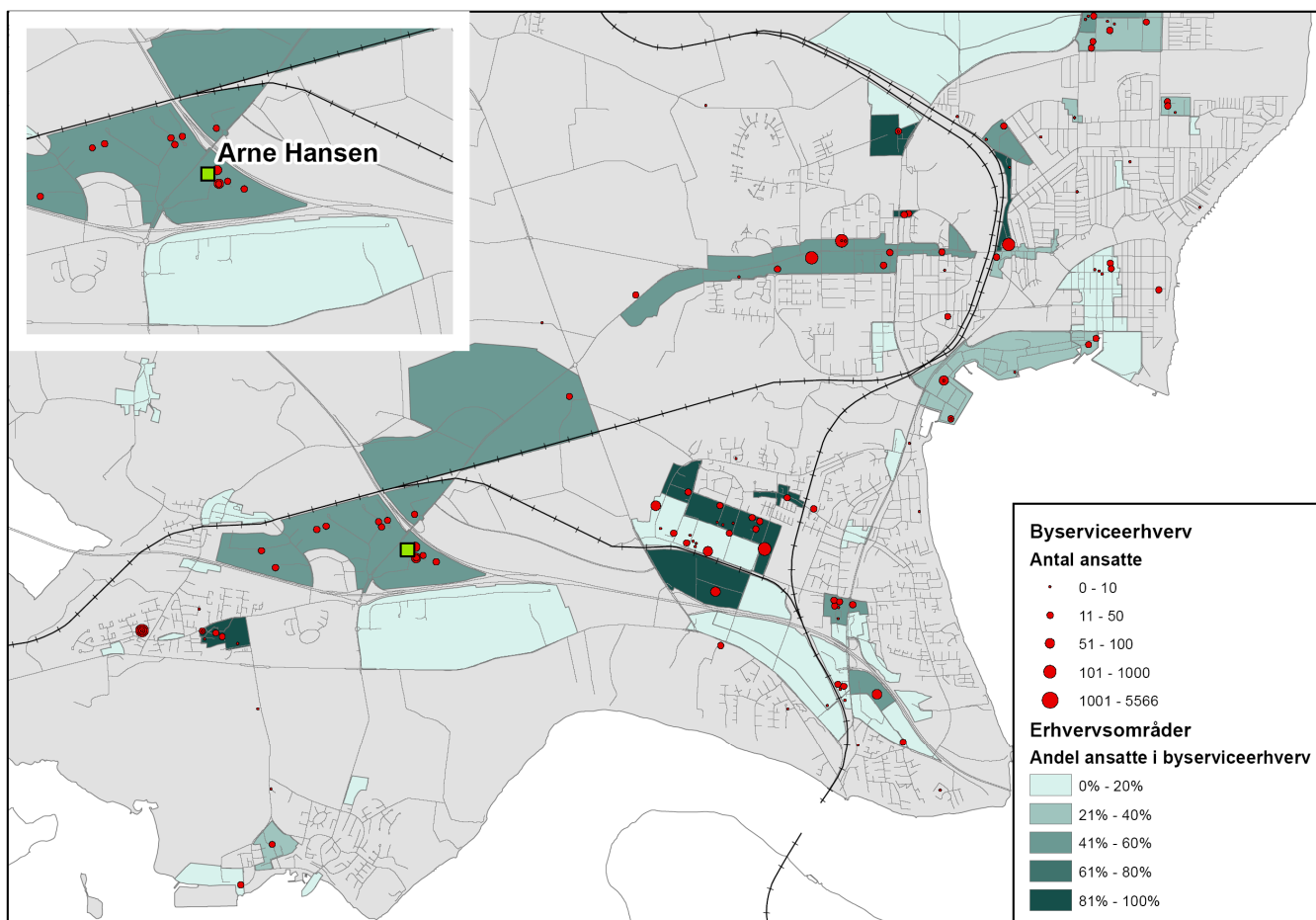
Alle områder planlagt til erhverv er vist med blågrøn farve. Farven er gradueret fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdet virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.



Figur 6.2 Fredericia Kommune – Byservice virksomheder

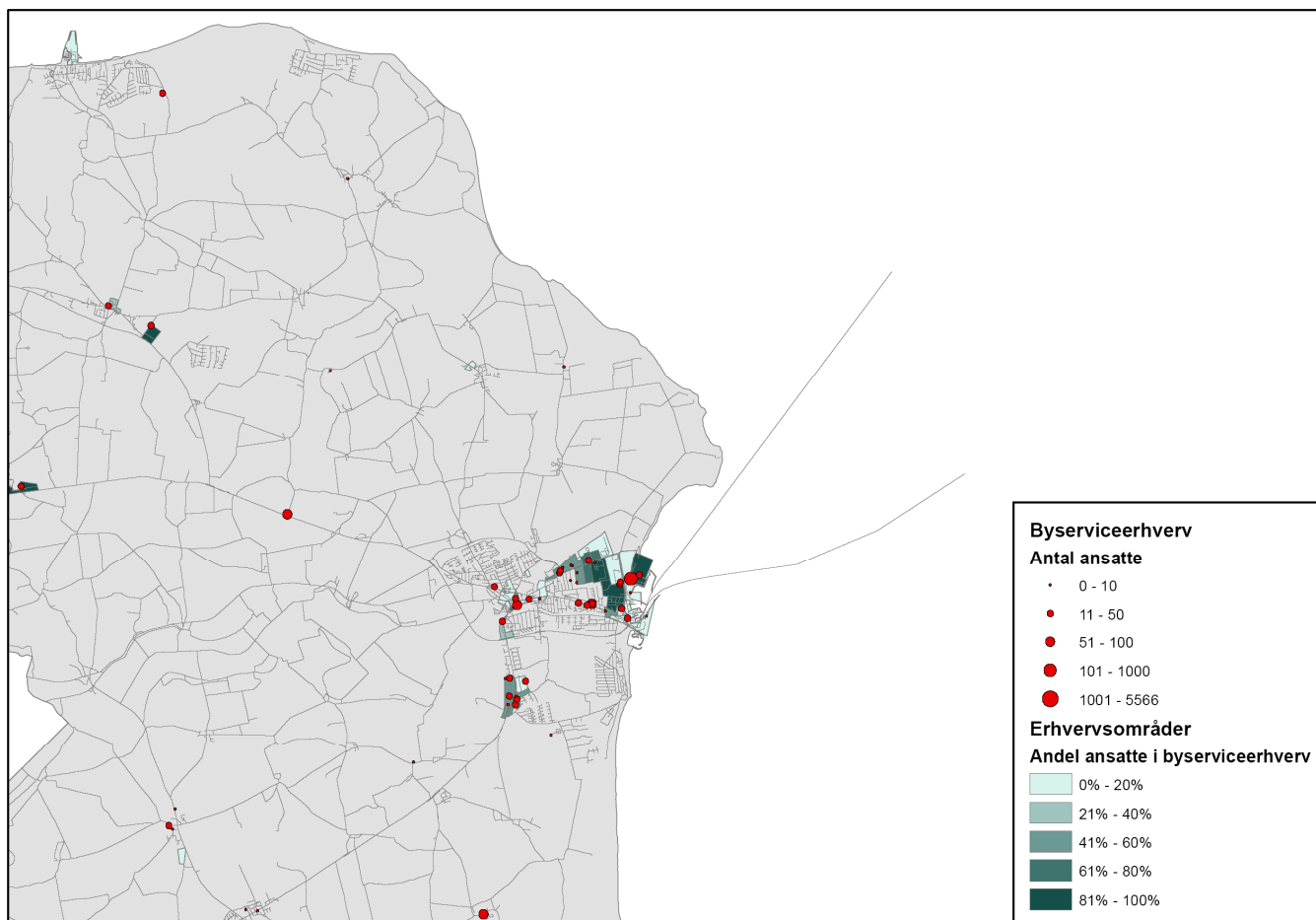
Alle områder planlagt til erhverv er vist med blågrøn farve. Farven er graderet fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdet virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.

Den interviewede virksomhed Arne Hansen A/S er vist med en grøn firkant på kort og kortudsnit. Efter de definitioner, der er lagt til grund for dette projekt, er denne virksomhed en byservicevirksomhed, ikke en transporttug virksomhed.



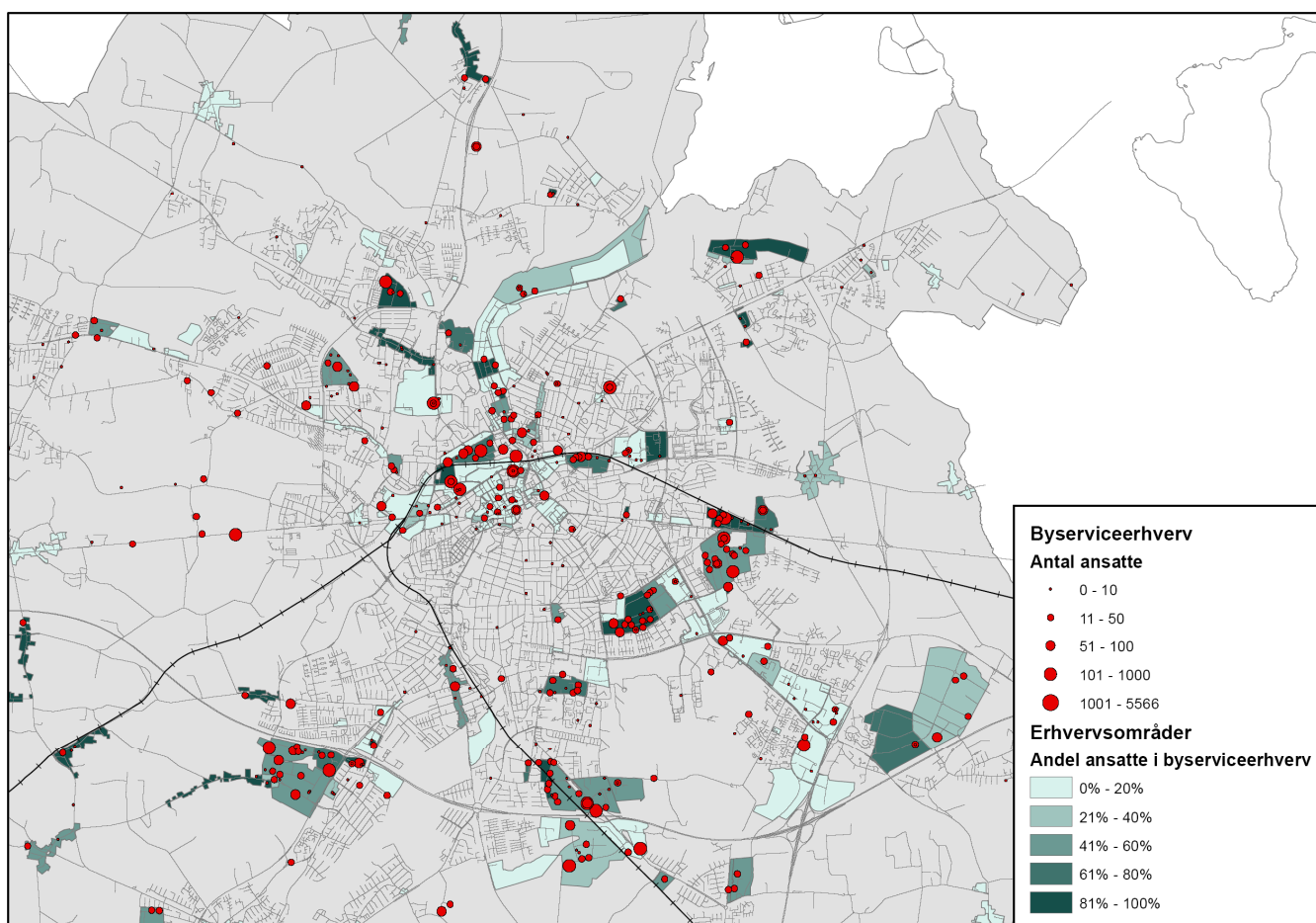
**Figur 6.3 Norddjurs Kommune – Byservice virksomheder**

Alle områder planlagt til erhverv er vist med blågrøn farve. Farven er gradueret fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdet virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.



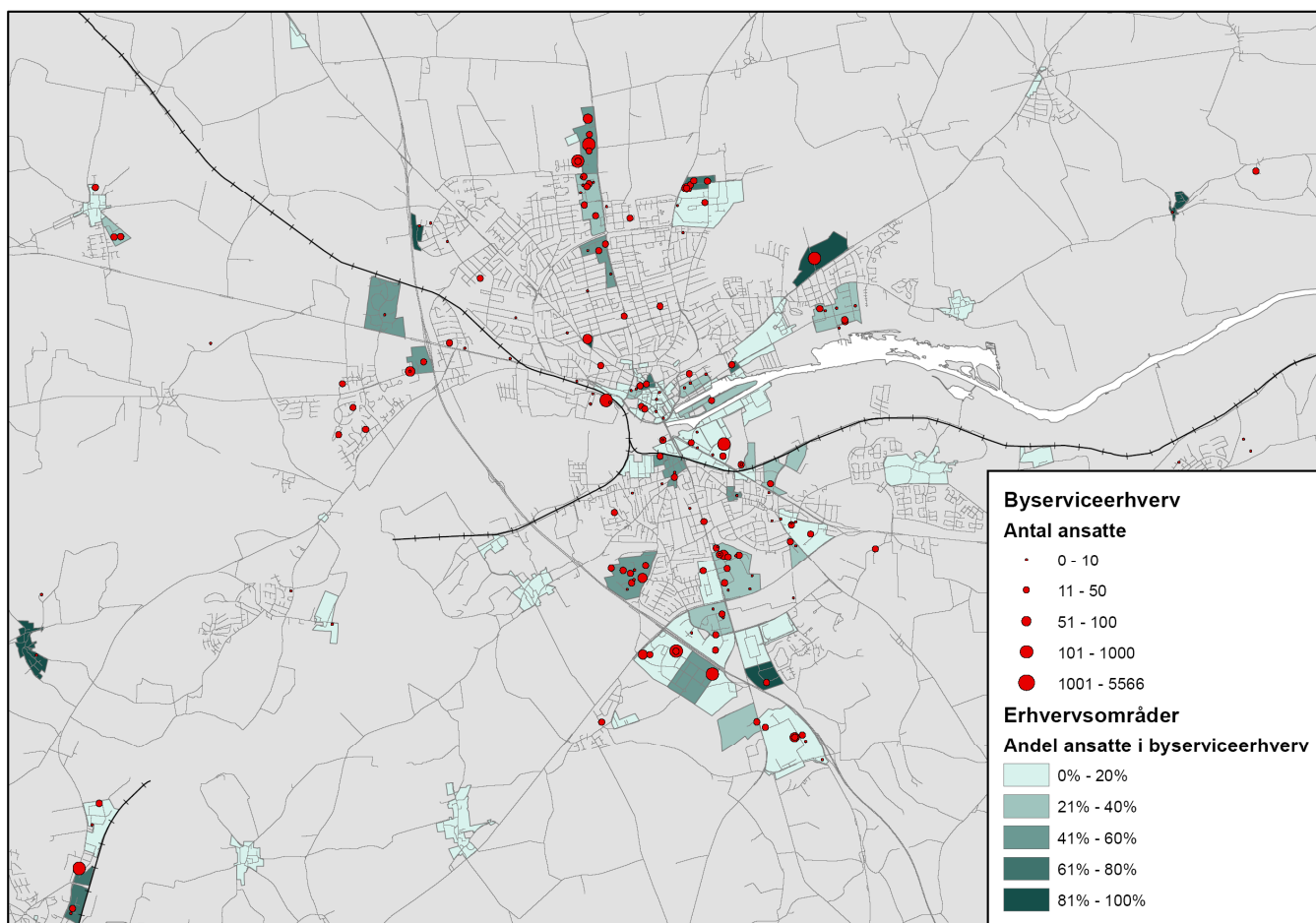
**Figur 6.4 Odense Kommune – Byservice virksomheder**

Alle områder planlagt til erhverv er vist med blågrøn farve. Farven er gradueret fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdet virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.



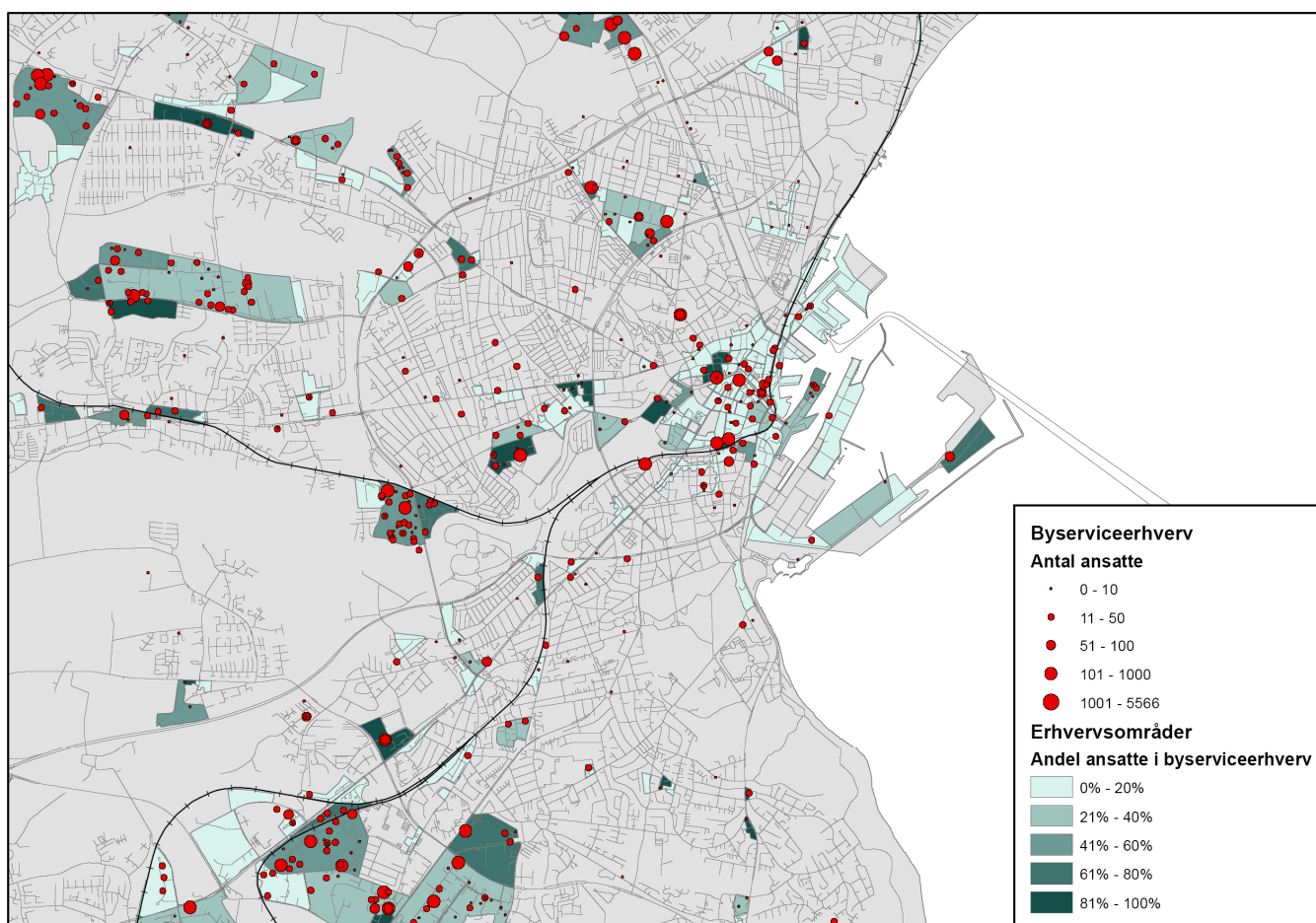
Figur 6.5 Randers Kommune – Byservice virksomheder

Alle områder planlagt til erhverv er vist med blågrøn farve. Farven er gradueret fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdet virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.



**Figur 6.6 Århus Kommune – Byservice virksomheder**

Alle områder planlagt til erhverv er vist med blågrøn farve. Farven er gradueret fra lys til mørk efter andelen af ansatte i virksomheder i den pågældende kategori ud af samtlige ansatte i planområdet virksomheder. De røde prikker viser virksomhedernes placering og størrelse. Røde prikker uden for de blå områder er virksomheder beliggende i områder udlagt til boligformål, offentlige formål og grønne områder.





6.2 Virksomhederne

Interviewspørgsmålene til byservicevirksomhederne drejede sig om baggrunden for virksomhedens nuværende placering, om de afgørende parametre for virksomhedens lokalisering i bymidten, i bykanten eller i erhvervsområderne, om eventuelle konflikter med nabovirksomheder, om kommunens planlægning og håndtering af konflikter og om synet på fremtiden for virksomheden og for byservicevirksomheder generelt.

Den interviewede virksomhed (entreprenør Arne Hansen, Fredericia) er flyttet fra det indre byområde til en motorvejsnær placering i Danmark C for at optimere køretiden. Det har samtidig lettet presset på chaufførerne for at undgå ulykker med bløde trafikanter. Den pågældende virksomhed ønsker derudover synlighed og er meget tilfreds med at være flyttet.



7 Ønsker til nye og bedre planværktøjer

Fra flere af de interviewede kommunale repræsentanter og virksomheder bliver der efterlyst nye og bedre værktøjer i form af ændret lovgivning, ændret administrativ praksis eller fysiske og trafikale tiltag.

Generelt finder kommunerne, at de har brug for bedre plan- og styringsredskaber, end den nuværende plan- og miljølovgivning indeholder, hvis de skal kunne styre erhvervslokaliseringen kraftigere.

Nogle kommuner peger på, at der burde være en mulighed for at reservere arealer til transporttunge virksomheder, og for at fastholde denne reservation også ved efterfølgende videresalg af ejendomme.

Nogle kommuner oplever et behov for at nytænke stationsnærhedsbegrebet uden for hovedstadsområdet. Bybusser og regionale busser samt letbane er også vigtige parametre i de større og mindre provinsbyer. Der kunne arbejdes med et nærhedsprincip til bus-terminaler med mulighed for en højere bebyggelsesprocent.

Flere kommuner peger på, at togtransport ikke er attraktivt for pendlere til de større provinsbyer. Derfor kan der også kun i de største byregioner arbejdes med stationsnærhedsprincippet. På sigt vil det blive endnu mere nødvendigt. Der er derfor brug for flere togafgange for pendlere og for flere nærstationer i de store byregioner.

Fra enkelte udtrykkes der ønsker om at kunne arbejde med midlertidighed i planlægningen eller med kortere planprocesser, således at en virksomhed kan flytte ind og bygge om uden at skulle vente et år på en lokalplan.

Der efterlyses virkemidler, som kan sikre, at et område udbygges samlet, således at et byomdannelsesområde ikke henstår ufærdigt og får hele bymidten til at fremstå forfalden.

Der efterlyses mulighed for at stille krav til bymidtevirksomheder om et minimum antal ansatte, således at der kan skabes et byliv i området.

Flere interviewede – både fra kommuner og virksomheder - finder, at miljølovgivningen er rigid. Både miljølovgivningen og planlovgivningen gør det vanskeligt at gennemføre en integreret byomdanning. Muligheder for en afvejning mellem miljøkrav og sociale hensyn kunne give mere bæredygtige byer og give byer med et mere spændende bymiljø. Som eksempel nævnes, at ferieboliger i et havnemiljø umuliggøres pga. støjgrænser fra færgefart.

Det nævnes af nogle, at statens miljøcentre bør have mulighed for at dispensere fra de generelle regler i enkeltsager.

Det efterlyses fra flere virksomheder, at myndighederne får mulighed for at udvise større fleksibilitet, f.eks. ved dispensation over tid, ved indførelse af miljøzoner.



I forhold til planlægning for virksomhedernes evt. opkobling på modulvogntogsnettet synes der at være behov for et dialogforum eller – værktøj mellem Vejdirektoratet, kommunerne og virksomheder/brancheorganisationer.

Nogle kommuner peger på, at afstandszoner - eller forbudszoner - mellem motorvej og erhvervsbebyggelse burde erstattes af planlægningszoner, hvor der kan bygges under forudsætning af, at krav til arkitektonisk og landskabelig kvalitet opfyldes.

Nogle kommuner finder, at deres muligheder for at beskytte grundvandsressourcen i erhvervsudviklingsområder er utilstrækkelige. De foreslår muligheder for at deklarerer sprøjteforbud ved udvikling af erhvervsområder i grundvandsinteresseområder.